

金沢大学工学部 正会員 高山純一

金沢大学工学部 正会員 中山晶一郎

金沢大学大学院 学生員 ○柳澤友樹

1. はじめに

平成 12 年度の道路運送法の改正により平成 13 年度に乗合バス事業の規制緩和が実施され、バスネットワークの崩壊が危惧されている。「地域の足」としてバスネットワークを確保するためには、事業の効率化のために競争原理を導入しつつ同時に利用者を増加させるためのサービスの向上を両立する方策を検討していく必要がある。そのためには行政と事業者のみならず住民のニーズを集約した形でサービスの向上を検討し、効果的な利用者の増加を図っていくことが重要である。近年、各地で効果的なサービスの改善を目指して様々な住民参加型のバス運営が行われつつある。しかしながら、一般住民の公共交通に対する意識は低く、バス運営への参加は積極的とは言えない。したがって、このような状況の中で一般住民の参加を促し、形式的ではない住民参加を目指す必要性が生じている。本研究では、石川県七尾市におけるコミュニティバスの試験運行の事例を取り上げる。本試験運行では、意見集約のためにワークショップ形式での協議会の開催やアンケート調査などが行われている。地域住民のワークショップなどへ参加するきっかけや要因を沿線地域において調査し、今後の過疎地域での住民参加への提案を行う。

2. 七尾コミュニティバス「ぐるっと7」試験運行

(1) 対象地域

本研究における試験運行対象地域は、石川県七尾市の西部に位置する徳田地区、高階・西湊地区である。運行地域の概要を図 2-1 に、七尾市と対象地域の基礎指標を表 2-1 に示す。徳田地区、高階・西湊地区ともに路線バス運行地域か

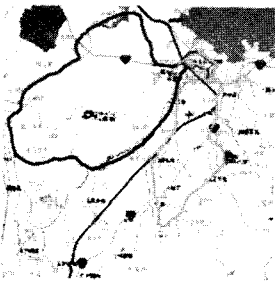


図 2-1 運行地域

表 2-1 基礎指標

	七尾市	対象地域
人口〔人〕	47,366	4,660
面積〔km ² 〕	143.99	---
世帯数	16,476	1,447

七尾市統計書 平成 14 年度

ら遠く、いわゆる公共交通空白地域であった。この公共交通空白地域の解消を目的として、路線バス方式によるコミュニティバス「ぐるっと7」の試験運行が開始された。

(2) 試験運行の概要

平成 14 年度 11 月～平成 16 年 3 月の約 1 年半試験運行を行い、その利用状況等を解析検証し、路線バスとして本格運行へ移行するか検討を行う。運行されるバスの詳細は表 2-2 に示す。

表 2-2 運行計画詳細

路線名	東回り線	西回り線
運行経路	JR七尾駅～高階・西湊地区 ～能登総合病院～JR七尾駅	JR七尾駅～徳田地区～能登 総合病院～JR七尾駅
運行時間	午前9時～午後4時台	午後9時30分～午後5時台
運行本数	4便/日	4便/日
運行間隔	2時間～4時間	2時間～4時間
周回時間	約60分間	約55分間
停留所数	35	35
運賃	170円～220円	170円～350円

この試験運行と並行して対象地域の町会長と市担当者、路線バス事業者、専門家による協議会「ぐるっと7を考える会」を開催し、計画の変更や本格運行への移行の是非を検討している。

(3) これまでの試験運行の経緯

平成 14 年度 11 月からの協議会、調査の経緯を表 2-3 に示す。平成 15 年 2 月のヒアリング調査、アンケート調査を通してバス利用ニーズを把握し、平成 15 年 9 月に運行計画の変更を行った。

表 2-3 試験運行の経緯

平成14年11月	試験運行開始	
平成15年2月	第1回ぐるっと7を考える会	試験運行や調査の概要について説明
平成15年2月	第1回バス利用者ヒアリング調査	ぐるっと7の利用実態の把握
平成15年3月	沿線住民アンケート調査	運行計画に対する要望等の把握
平成15年7月	第2回ぐるっと7を考える会	運行計画の変更事項の検討
平成15年9月	運行計画変更の実施	
平成15年11月	第2回バス利用者ヒアリング調査	運行計画変更に対する評価

主な計画の変更点は下記の通りである。

- (東回り線)
- ・利用の少ないバス停の削減（駅前商店街線の削除）
- (西回り線)
- ・利用の少ないバス停の削減（駅前商店街線の削除）

- ・循環便を七尾駅～高階西湊地区の往復便に変更
- ・フリー乗降区間の設置

運行開始からの一日あたりの利用者数の推移を図2-2に示す。東回り線については、9月に大きく利用者数が減少している。利用者数の非常に少なかった路線（乗客数約120人～40人、H14.11～H15.8）の省略によりダイヤが若干変わったため、利用者に戸惑いが生じたと考えられる。西回り線については、沿線地域住民アンケートで要望の多かったフリー乗降の導入や循環便から往復便への変更を行った。これにより大きく利便性が向上し、計画変更後の9月、10月はともに前月を上回る利用者数となった。今後は、季節変動を考慮するために11月以降の利用者数と前年同月の数値を比較して、計画変更後の効果を観察していく必要がある。

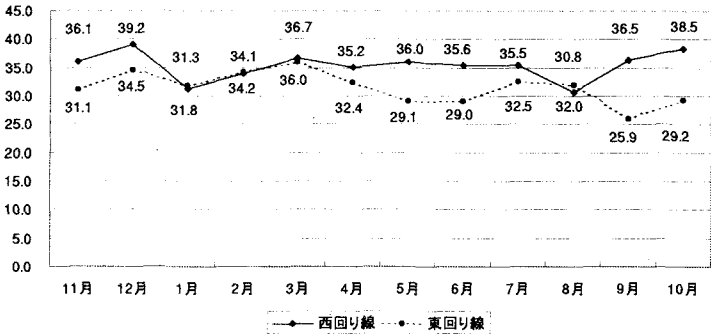


図 2-2 一日当り利用者数

3. 地域住民のバス運営に対する意識調査

(1) 調査概要

試験運行で行ったアンケート調査内で利用者や地域住民のバス運営に対する意識や住民参加への参加意向等の質問を行った。各調査の概要を下記に示す。

・第1回バス利用者ヒアリング調査

日時 平成15年2月16日・17日

サンプル数 77人

調査方法 バス乗客を対象に調査員が聞き取り記入

・沿線住民アンケート調査

日時 平成15年3月23日

調査方法 対象地域全世帯と福祉施設入居者に配布

表 3-1 配布回収状況

配布数	回収数	回収率
1,517枚	901枚	54.9%

・第2回バス利用者ヒアリング調査

日時 平成15年11月5日・10日

サンプル数 72人

調査方法 バス乗客を対象調査員が聞き取り記入

(2) 調査結果

・沿線地域住民アンケート

表3-2は、沿線地域住民に対して、「ぐるっと7を考える会」を中心として本格運行を検討していくことに対する考えを質問したものである。直接「ぐるっと7を考える会」に参加して意見を言いたいと回答した人は、わずか25人/901人となった。一方、あまり関心が無いと回答した人は165人/901人となっており、バス運営に対して消極的な姿勢であることがわかる。多くの地域住民が「ぐるっと7を考える会」での議論内容の報告を望んでおり(197人/901人)、また実際の計画変更を通して検討を重ねることを望んでいる(217人/901人)。したがって、これらの結果よりぐるっと7そのものに対する関心は高いと考えられ、バス運営に関わろうとする意識を高める機会作りを検討していく必要があるといえる。

表 3-2 「ぐるっと7を考える会」を考える会を中心に本格運行のあり方を検討することについて

自分も「ぐるっと7を考える会」に参加して意見を言いたい	25人 /901人
「ぐるっと7を考える会」以外にも直接意見を言える機会を作るべき	102人 /901人
調査結果や「ぐるっと7を考える会」の内容をしっかり報告してほしい	197人 /901人
運行経路やダイヤを一時的に変更などしながら検討してほしい	217人 /901人
この進め方では意見の反映は出来ない	10人 /901人
自分や家族がぐるっと7を利用しないのであまり関心が無い	165人 /901人
その他	22人 /901人

その他結果詳細は講演時に発表する。

4. 結論と今後の課題

本研究では、石川県七尾市におけるコミュニティバスの試験運行の事例を通して、地域住民のWSなどへ参加するきっかけや要因を明らかにし、今後の過疎地域での住民参加への提案を行った。

今後の課題としては、地域住民に協議会等で運営に直接参加してもらい、バス運営に対する意識の変化等を計測する必要がある。また、コミュニティバス導入において住民参加を実施した地域と実施しなかった地域での地域住民の満足度、意識などの比較を行い、住民参加実施の効果を評価する必要がある。

【参考文献】

- 1) 高須賀 大索 (2003)：規制緩和後の自立的な地域公共交通形成のためのボトムアップ型運営に関する研究、名古屋大学大学院平成14年度修士学位論文